14e Année — N° 671.

Le Numéro : 50 centimes.
Europe : 0 fr. 60. — Autres pays : 0 fr. 70.

29 Juillet 1911 — Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

La voiture de Friederich a fait dimanche, au Mans, le meilleur temps dans la catégorie limitée.

Détails techniques : carburateur Zénith, pneumatiques Continental 3 nervures.

DANS CE NUMÉRO :

LE CIRCUIT DES 1.000 MILLE

LE TOUR DE FRANCE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Vie au Grand Air

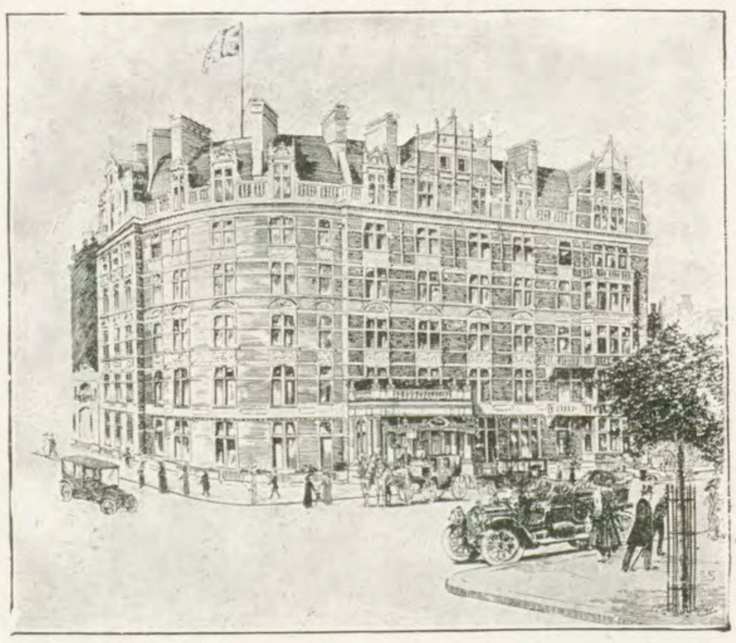
PARFUM ULTRA PERSISTANT

CAMPÉADOR ED. PINAUD

LONDRES

COBURG HOTEL

CARLOS PLACE :: GROSVENOR SQUARE



Hôtel de Famille absolument au 1er rang

Situation unique loin de tout bruit du trafic, mais dans le centre du West-End, près les rues des Grands Magasins et des Théâtres

LE "COBURG HOTEL" OFFRE LE MAXIMUM DE CONFORT ET DE LUXE A DES CONDITIONS RAISONNABLES.

Prix Réduits pour Appartements pendant les mois d'Août et Septembre.

Télégrammes : CHATAIGNE, LONDRES.

"CYCLES **PANNETTON**"

MORTEAU (Doubs)

Pour la Chasse

COSTUMES DE CHASSE veston et culotte. Gabardine **150** fr. Garbinette **135** fr. Draperies anglaises, veston à martingale, pantalon ou culotte. **39** fr., **60** fr., **90** fr. et **130** fr.

PÉLERINES avec bretelles, en loden **35** fr. Gabardine **75** fr.

PARDESSUS COURT poignets fermés avec pattes. Gabardine **75** fr. Tissus caoutchoutés. **45** fr.

SALOPETTE toile **15** fr. Gabardine **39** fr.

CHAUSSURES "Putman" imperméables, tiges 25 cm. de haut **42** fr.

TOUT POUR TOUS SPORTS

A.-A. TUNMER & Co, 27, rue du 4-Septembre, 14, av. de la Gde-Armée **PARIS**

Succursales : 96, rue Ste-Catherine, BORDEAUX - LYON, 13, rue de la Charité

CATALOGUE (V) ILLUSTRÉ FRANCO

BALLES DE GOLF

DUNLOP

LES MEILLEURES

PARIS ø 14, rue Piccini, 14 ø PARIS

LES BICYCLETTES ÉCONOMIQUES

ne sont pas celles que l'on achète bon marché et qui sont bientôt hors d'usage après avoir coûté plusieurs fois leur prix en réparations. Non, les bicyclettes véritablement économiques sont celles que l'on achète un prix raisonnable, et dont le seul nom est une garantie de solidité et de fabrication irréprochables. Telles sont les

Cycles GLADIATOR

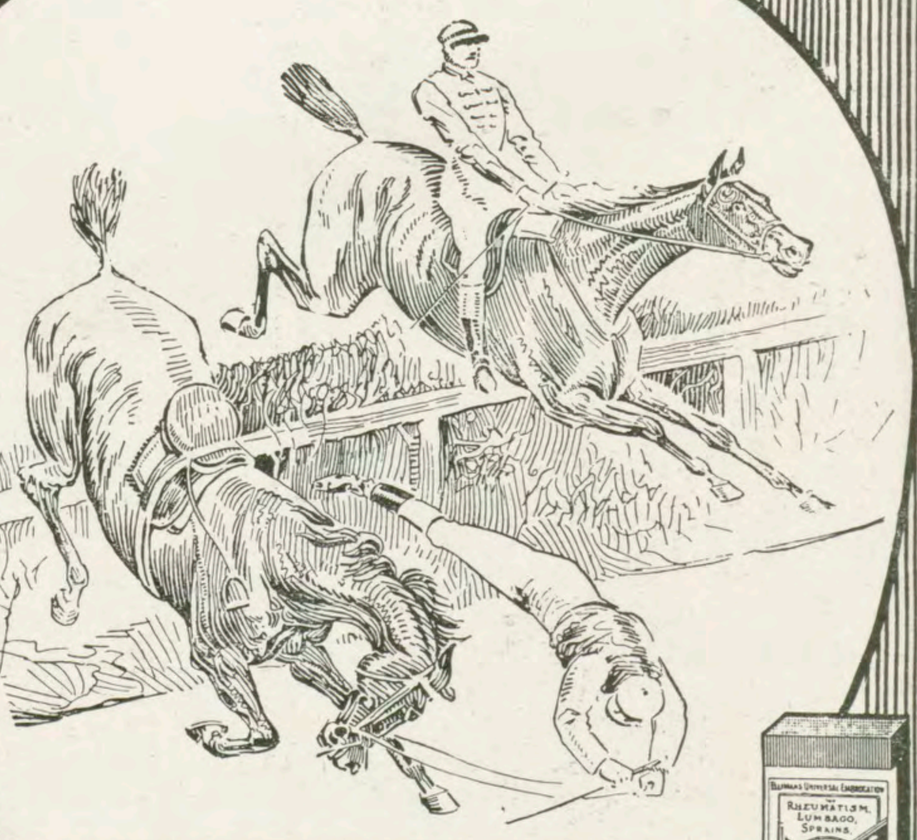
comme on pourra le constater en lisant l'intéressant catalogue des modèles 1911, contenant un article documenté sur le réglage des bicyclettes. Il est envoyé gratuitement sur simple demande aux

CYCLES GLADIATOR, 61, Grande-Rue, Pré-Saint-Gervais (Seine).

Les Cycles GLADIATOR suppriment l'effort.

ELLIMAN'S

Embrocation



POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures,
Rhumatismes,
Capelets,
Suros,
Eparvin,
Courbe
Molettes,
Meurtrissures,
Coupures et blessures,
Genoux couronnés,
Maux de gorge,
Blessures de la selle,
Maux de bouches chez les moutons et les agneaux,
Piétin chez les moutons,
Foulures chez les chiens,
Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes,
Lumbago,
Maux de gorge dûs au froid,
Rhumes de poitrine,
Névralgies,
Bronchite chronique,
Maux de reins,
Meurtrissures,
Coupures légères,
Foulures,
Crampes,
Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

En vente dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

Lire dans JE SAIS TOUT : **" Les Nouvelles Confidences d'Arsène Lupin ", par Maurice Leblanc.**

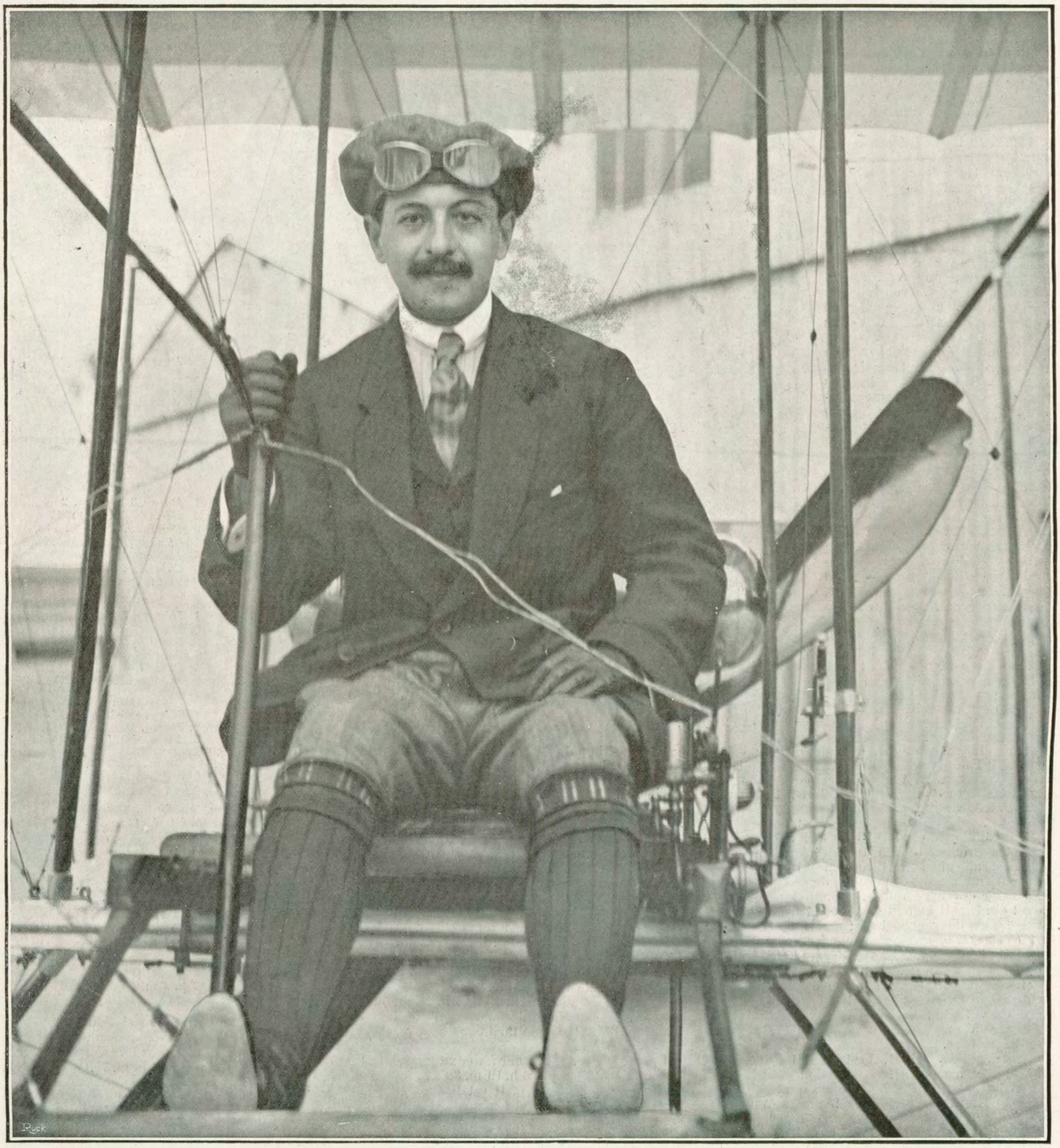
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, July 29 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

29 Juillet 1911 — N° 671
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 6, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



LORIDAN, PREMIER DÉTENTEUR DE LA COUPE MICHELIN 1911

Le 21 juillet, à 3 h. 12 m. du matin, Loridan, le récent recordman du monde de la hauteur, prenait son vol pour s'attaquer à la Coupe Michelin, qui admet maintenant les escales, mais exige une vitesse moyenne de 50 kilomètres à l'heure. Il s'arrêtait tous les cent kilomètres pour faire son plein d'essence et parvenait à couvrir officiellement 700 kilomètres en 11 h. 33 m. sur le parcours Camp de Châlons, Berry-Aubac. A 2 h. 45 m., alors qu'il était près de terminer les 800 kilomètres, Loridan descendait, à bout de forces gêné par les remous qui, depuis dix heures du matin, l'obligeaient à une manœuvre intensive des leviers. Détail technique : hélice Chauvière.

Texte et photographies de nos envoyés spéciaux.

LE GRAND PRIX DE FRANCE

Un seul concurrent, sur quatorze partants, a terminé le parcours. La course, animée pendant les premiers tours, s'est terminée dans un walk-over.

Si l'on ne considérait que le résultat brutal, à savoir un seul concurrent ayant terminé le parcours, on pourrait conclure que le Circuit de la Sarthe fut un four. Et cependant il en a été tout autrement. Certes il faut regretter que divers accidents de course aient successivement retiré de la lutte tous ceux qui étaient capables d'inquiéter le leader.

Il faut surtout déplorer qu'un terrible accident soit venu endeuiller cette journée de fête. Le malheureux Maurice Fournier, fut, on peut le dire, victime de sa témérité, emmenant avec lui dans la tombe son infortuné mécanicien Louvel. Il avait acheté une vieille voiture de course Corre, une voiture du Circuit de Dieppe, avec laquelle il pensait bien remporter ce Grand Prix qui se disputait dans son pays.

Mais un engin délicat comme celui-ci, qui avait passé depuis quatre ans en de nombreuses mains, avait besoin d'une meilleure mise au point que celle que pouvait lui donner Fournier lui-même dans son atelier. L'essieu d'avant céda, la voiture capota dans un fossé. Des deux hommes l'un, Maurice Fournier, fut tué sur le coup, l'autre, Louvel, mourut le soir même à l'hôpital du Mans où il avait été transporté et sans avoir repris connaissance. La voiture pendant ce temps devenait la proie des flammes. Ancien spécialiste de la motocyclette, Maurice Fournier avait, comme son frère Achille, suivi les leçons de leur aîné le grand Henry. Il était né le 30 décembre 1880, il n'avait donc pas encore 31 ans.

Cette rupture d'essieu ne fut d'ailleurs pas la seule qui se produisit pendant le Circuit. Fauquet et Rigal en furent également tous les deux victimes.

Hémery reçoit, à l'arrivée, les félicitations des organisateurs.

La voiture d'Hémery avait à peine passé la ligne que MM. Singher, à droite, et Durand, à gauche, se précipitaient pour féliciter le vainqueur.

Il ne faudrait pas croire, non plus, que la course fut dépourvue d'intérêt. Si les derniers tours furent monotones, alors que Hémery exécutait un cavalier seul, le début fut au contraire très animé, puisque l'homme de tête changea, pour ainsi dire, à chaque tour.

Tout d'abord, c'est Deydier qui mène, couvrant le premier tour à 109 à l'heure, mais il ne reparaît plus. Sa direction lui est restée dans les mains, du côté opposé du Circuit. C'est Fournier qui le remplace, poursuivi par Fauquet qui le suit à deux secondes et fait le meilleur temps du second tour ; mais il abandonne et c'est Duray qui menace maintenant Fournier, qu'il remplace au quatrième tour, tandis qu'Hémery se rapproche.

Le malheureux Fournier ne finira pas son cinquième tour et c'est entre les deux vieux rois du volant, Hémery et Duray que la lutte s'engage à présent. Hémery prend la tête au septième tour, mais, au moment où Duray revient magnifiquement, il est à son tour immobilisé par un accident, rupture de tournevis.

Et la Fiat formidable avec ses quatre cylindres de 130/190, l'air d'une bonne voiture de touriste, haute sur pattes, avec son honnête tablier, ses grands ressorts, sa direction à peine inclinée, continue seule, avec comme seul adversaire, à deux tours de retard, la petite Bugatti, qui paraît un jouet d'enfant avec ses sept chevaux et qui semble une souris trottinant derrière un éléphant. Une faiblesse de l'éléphant et la souris gagnerait !

Hélas non, elle ne peut même pas gagner, car la décision de M. Montigny, préfet de la Sarthe, est inexorable. A 4 heures la course doit être arrêtée et la petite souris peut juste terminer son dixième tour. Elle eut certainement couvert les deux autres si on l'avait laissée les achever.

Gabriel est arrêté au neuvième tour et Leduc qui a cassé un croisillon de cardan, s'arrête dans ce neuvième tour à quelques kilomètres de la ligne.

Hémery, sur Fiat, a couvert les 12 tours, 648 kilom. en 7 h. 6 m. 30 s., moyenne à l'heure 91 kilom. 265. Le meilleur temps pour un tour a été également fait par lui, il est de 29 m. 36 s., 109 kilom. 459 à l'heure. Il gagne le Grand Prix de France, catégorie libre et le Prix du Président de la République.

Friederich, sur Bugatti, a mis 7 h. 16 m. 50 s. pour les 10 tours, 540 kilom., moyenne à l'heure 74 kilom. 311. Il est le meilleur de la formule limitée 110/200.

Leduc, sur Cote, moteur à deux temps, a fait 8 tours, 452 kilom. en 6 h. 19 m. 33 s., moyenne à l'heure 68 kilom. 390. Il est le meilleur du Critérium des voitures légères, cylindrée de trois litres.

Le tableau suivant qui donne les temps des premiers classés à chaque tour, reproduit une physionomie très nette de la course :

Premier tour.

1. *Deydier*, 29 m. 45 s. 3/5.
2. *Fauquet*, 30 m. 5 s.
3. *Fournier*, 30 m. 29 s.
4. *Hémery*, 31 m. 8 s. 2/5.
5. *Duray*, 31 m. 50 s.
6. *Gabriel*, 32 m. 11s.

Moyenne du premier : 108 kilomètres à l'heure.

Deuxième tour.

1. *Fournier*, 1 h. 1 m. 4 s.
2. *Fauquet*, 1 h. 1 m. 6 s.
3. *Hémery*, 1 h. 4 m. 22 s. 1/5.
4. *Duray*, 1 h. 7 m. 5 s.
5. *Barriaux*, 1 h. 8 m. 25 s.
6. *Rigal*, 1 h. 23 m. 40 s.

Meilleur temps : Fournier 30 m. 35s.

Troisième tour.

1. *Fournier*, 1 h. 35 m.
2. *Duray*, 1 h. 39 m. 22 s.
3. *Barriaux*, 1 h. 42 m. 53 s.
4. *Hémery*, 1 h. 48 m. 39 s. 4/5.
5. *Rigal*, 1 h. 54 m. 41 s. 3/5.
6. *Friederich*, 2 h. 18 m. 12 s. 1/5.

Meilleur temps : Rigal 30 m. 54 s.

Quatrième tour.

1. *Duray*, 2 h. 12 m. 41 s. 3/5.
2. *Fournier*, 2 h. 18 m. 9 s.
3. *Hémery*, 2 h. 21 m. 29 s.
4. *Barriaux*, 2 h. 23 m. 39 s.
5. *Rigal*, 2 h. 26 m.
6. *Bugatti*, 2 h. 58 m. 35 s.

Meilleur temps : Rigal 31 m. 19 s.

Cinquième tour.

1. *Duray*, 2 h. 45 m. 48 s.
2. *Fournier*, 2 h. 49 m. 48 s. 1/5.
3. *Hémery*, 2 h. 51 m. 5 s.
4. *Barriaux*, 3 h. 2 m. 27 s.
5. *Rigal* 3 h. 4 m.
6. *Friederich*, 3 h. 44 m. 28 s.

Meilleur temps : Hémery (29 m. 36 s. : 109 kilomètres 459 à l'heure) record du tour.

Sixième tour.

1. *Duray*, 3 h. 24 m. 29 s
2. *Hémery*, 3 h 32 m. 17 s.
3. *Barriaux*, 3 h. 5 m. 53 s.
4. *Cherbuy*, 4 h. 27 m 35 s.
5. *Leduc*, 3 h. 48 m. 22 s.
6. *Gabriel*, 5 h. 20 m. 32 s.

Meilleur temps : Gabriel, 35 m. 20 s.

Septième tour.

1. *Hémery*, 4 h. 6 m. 53 s. 1/5.
2. *Duray*, 4 h. 7 m 51 s. 1/5.
3. *Friederich*, 5 h. 48 m 35 s.
4. *Leduc*, 5 h. 49 m. 37 s.
5. *Gabriel*, 6 h. 40 m. 42 s

Meilleur temps : Hémery, 34 m. 36 s.

Huitième tour.

1. *Hémery*, 4 h. 38 m. 44 s. 2/5.
2. *Duray*, 4 h. 45 s. 3/5.
3. *Friederich*, 5 h. 48 m. 35 s.
4. *Leduc*, 6 h. 19 m. 33 s.
5. *Gabriel*, 7 h. 31 m. 53 s. 2/5.

Meilleur temps : Hémery, 31 m. 51 s.

Neuvième tour.

1. *Hémery*, 5 h. 20 m. 33 s.
2. *Friederich*, 6 h. 53 m. 36 s. 3/5.
3. *Gabriel*, 8 h. 4 m 26 s. 3/5.

Meilleur temps : Gabriel. 32 m. 33.

Dixième tour.

1. *Hémery*, 5 h. 58 m. 32 s.
2. *Friederich*. 7 h. 56 m. 15 s.

Meilleur temps : Hémery, 37 m. 59 s.

Onzième tour.

1. *Hémery*, 6 h 33 m. 2 s. 3/5.

Temps du Tour : 34 m. 30 s.

Douzième tour.

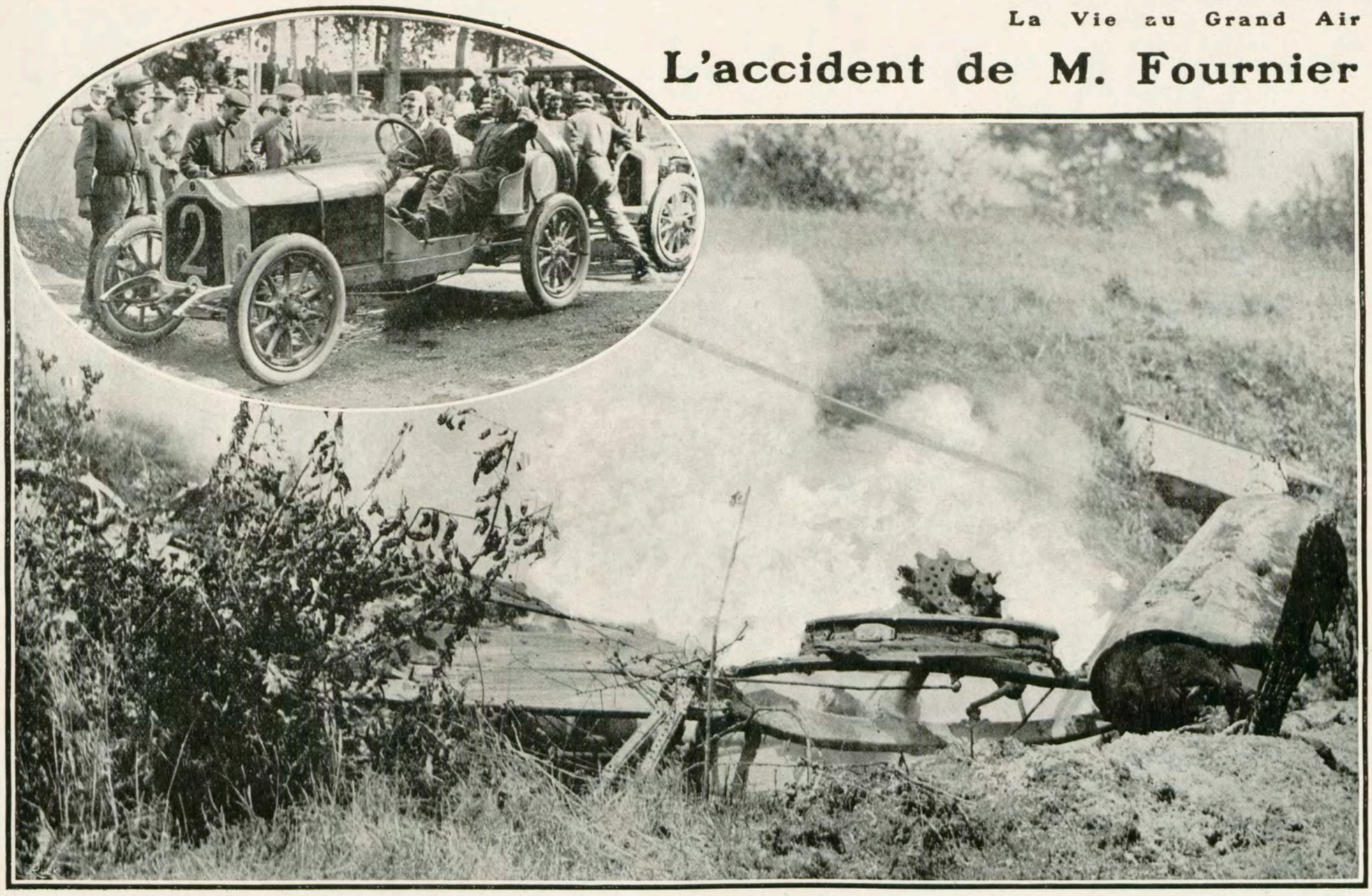
1. *Hémery*, 7 h. 6 m. 30 s.

Temps du tour, 33 m. 28 s.

Il faut reconnaître que si l'on en excepte Hémery, qui l'a dépassée de peu, la moyenne du Circuit de Boulogne, moins rapide cependant, et qui était de 88 kilom. 750 par Bablot, n'a pas été atteinte. Hémery, lui-même, avec une cylindrée de 10 litres environ, dépasse de peu la moyenne de Zuccarelli sur son Hispano Suiza de 2 litres 600 de cylindrée, 89 kilom. 560, sur le dur Circuit de Boulogne avec son type rigoureusement de série. C'est une raison de plus de regretter l'abstention de l'Hispano Suiza cette année. Que n'auraient fait les 80/180 que l'Usine de Levallois livre en ce moment à sa clientèle ?

MARCEL VIOLLETTE.

L'accident de M. Fournier



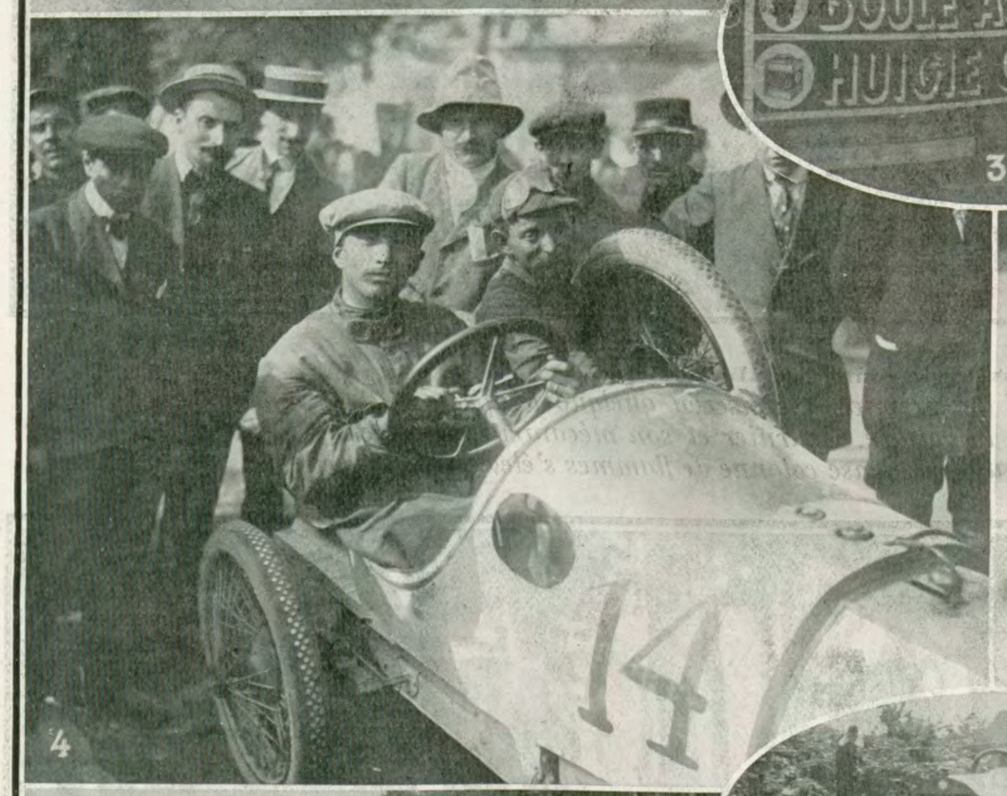
La voiture en feu dans un fossé de la route aux Hunaudières.

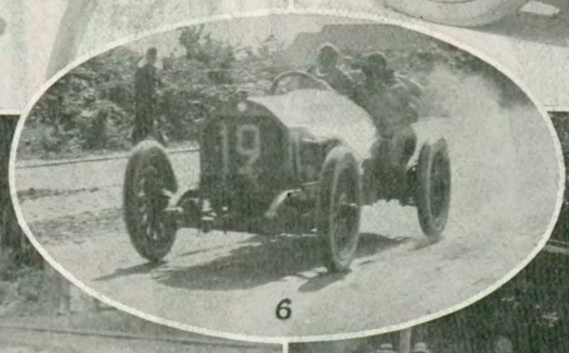
Maurice Fournier, le frère du vainqueur de Paris-Berlin, était parti le premier et conserva quelque temps la tête. A un moment, comme Hémery le doublait, les spectateurs virent tout à coup fléchir l'avant de la voiture. Fournier et son mécanicien roulèrent à terre où ils vinrent s'abîmer. Pendant ce temps la voiture prenait feu et une immense colonne de flammes s'élevait dans le ciel.

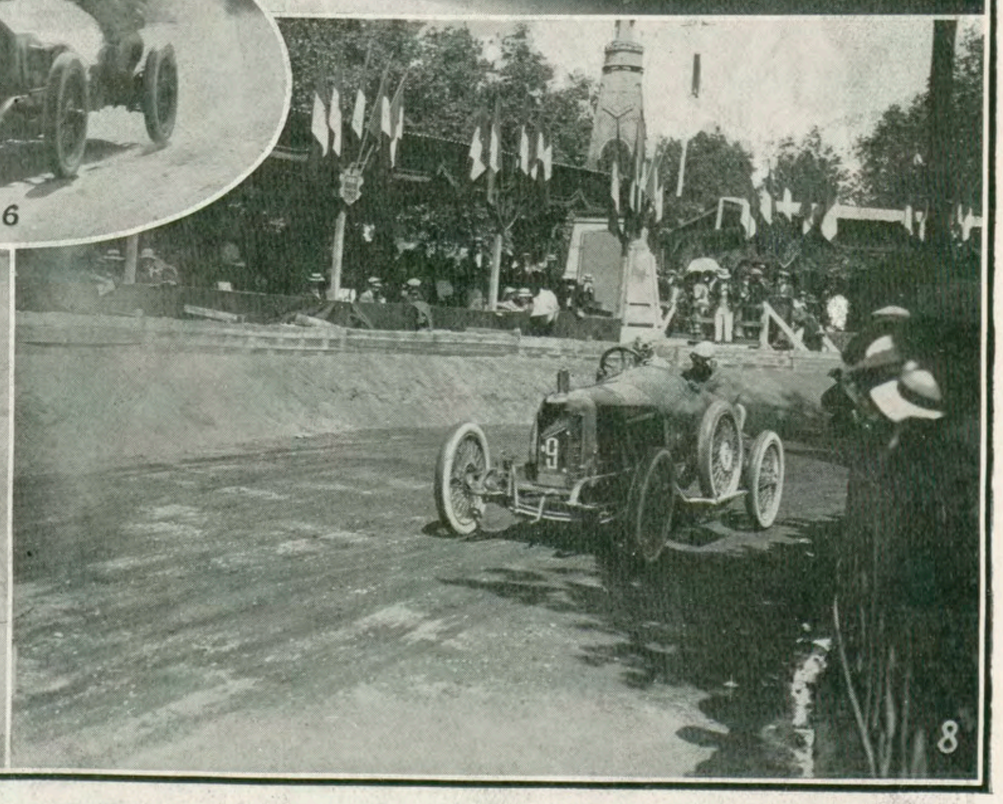
Les victimes de la catastrophe. Les médecins s'empressent autour de Louvel.

Les deux pauvres garçons, Maurice Fournier et son ami Louvel, étaient dans un état effrayant : le conducteur, qui se trouve à droite de notre cliché, la tête recouverte d'un mouchoir, était mort sur le coup, la poitrine défoncée par le volant, le mécanicien avait une jambe brisée et une fracture du crâne. Il mourut le soir même, à l'hôpital du Mans, après avoir subi l'opération du trépan et sans avoir repris connaissance.

AUTOUR DU GRAND PRIX DE FRANCE







1. On change une roue à la voiture de Rigal. — 2. Fournier met de l'eau dans son radiateur. — 3. Comment l'inattention d'un afficheur peut amener de l'imprévu dans l'affichage. — 4. Friederich et son mécanicien qui, pendant neuf tours a porté dans ses bras sa roue de rechange. — 5. Duray et son fidèle mécano Dominique, après leur abandon à Ecommoy, reviennent au pesage dans la Lorraine-Diétrich de la Vie au Grand Air. *— 6. Deydier qui a fait le meilleur temps aux premiers tours et fut arrêté par la rupture de la rotule de direction.* Carburateur Zéuith. — *7. Après avoir réparé, Gabriel reprend la route. — 8. Rivière passe devant les tribunes édifiées à la Lune de Pontlieue.* Pneus Continental.

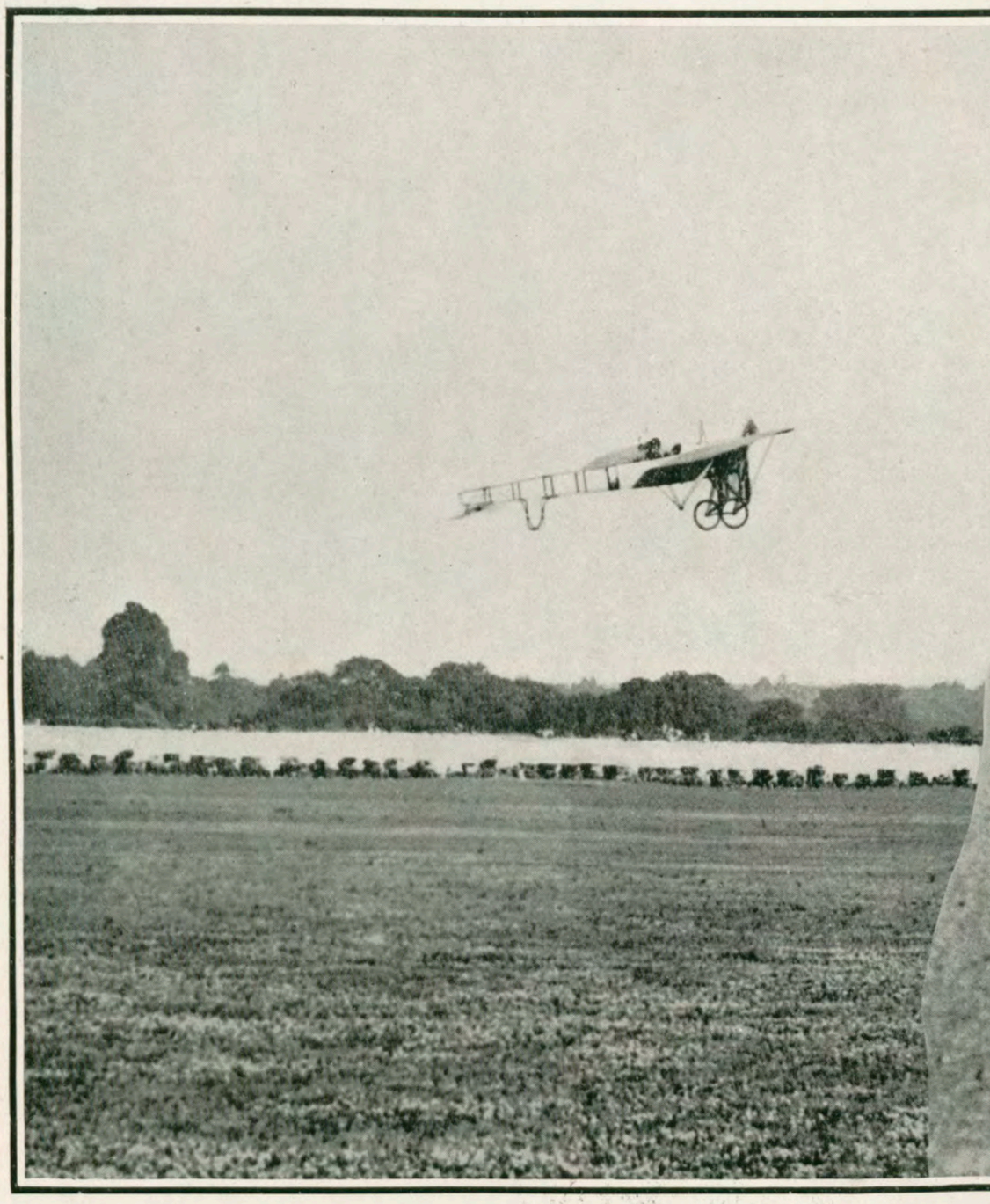
UN VIRAGE DU VAINQUEUR

HÉMERY PREND EN VITESSE LE UR VIRAGE D'ÉCOMMOY

Sur quatorze concurrents ayant pris le départ, un seul acheva les douze tours du parcours avant l'heure de la clôture de la course. Hémery gagne donc le Grand Prix de France, catégorie libre, couvrant les 648 kilomètres du parcours en 7 h. 6 m. 30 s., moyenne à l'heure : 91 kilom. 265. Il détient aussi le record du tour en 29 m. 36 s., moyenne à l'heure : 109 kilom. 459. Détails techniques : magnéto et bougies Bosch, pneus Michelin.

LE CIRCUIT DES 1000 MILLES

La grande épreuve organisée par notre confrère anglais, le *Daily Mail*, a réuni un lot important de concurrents, parmi lesquels se trouvaient les principaux champions de l'air, sauf Garros.



Le départ d'André Beaumont.

Beaumont se classe second de l'étape Brooklands-Hendon, et second de l'étape Hendon-Edimbourg. Dét. tech. monoplan Blériot.

Védrines avant le départ.

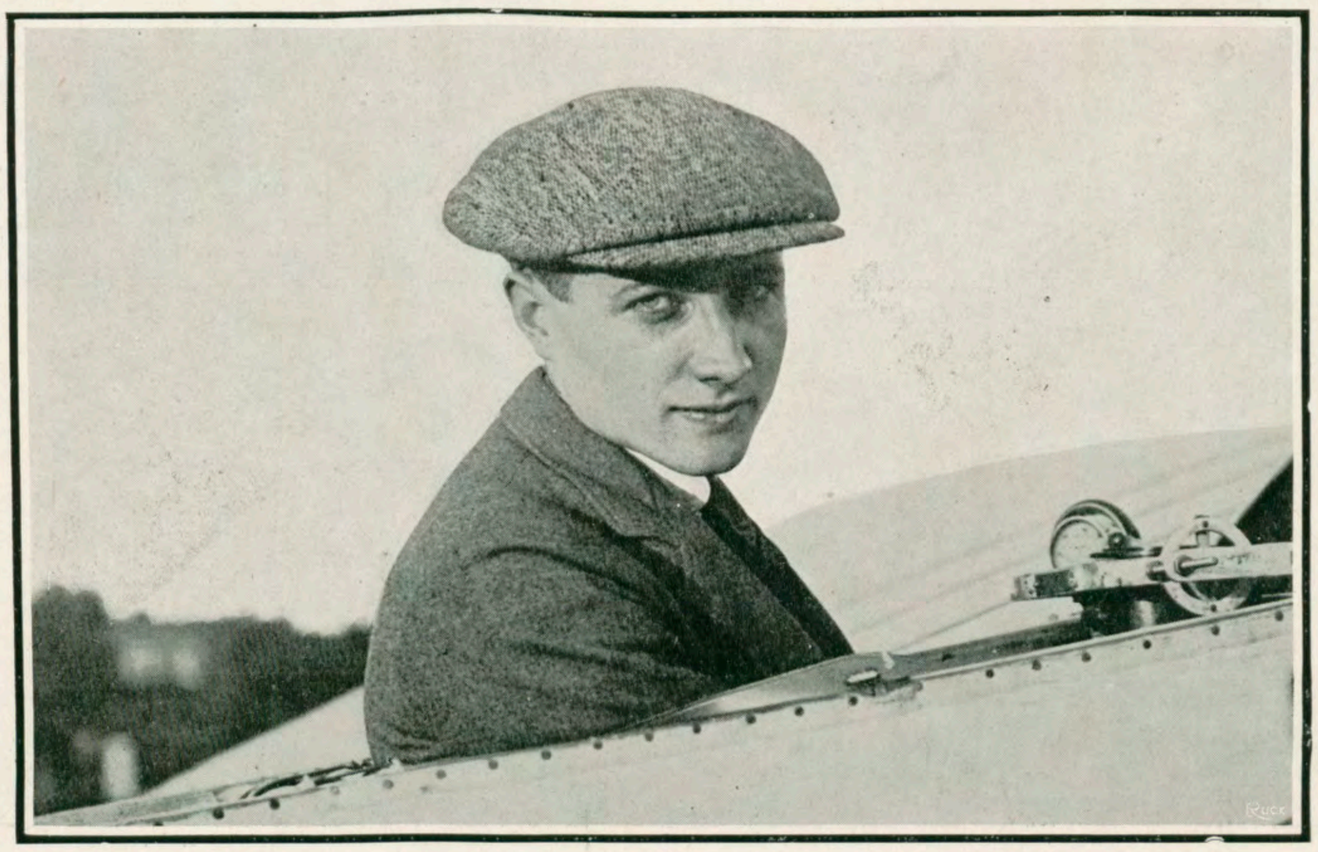
Le vainqueur de Paris-Madrid, a remporté les deux premières sections du Tour d'Angleterre. Dét. techn.: monoplan Morane.

Les épreuves se suivent mais ne se ressemblent pas. Après Paris-Madrid, Paris-Rome et le Circuit Européen où les pilotes pouvaient changer d'appareil et de moteur aussi souvent qu'ils le désiraient, nous assistons en ce moment à une course où l'un et l'autre sont poinçonnés. Le fuselage porte cinq poinçons, le moteur également. Et, à l'arrivée, sous peine de disqualification, deux de chacun de ces cinq poinçons devront être présentés aux commissaires. Hélas ! Je crains qu'ils soient peu nombreux ceux qui pourront faire semblable exhibition !

Lorsque paraîtront ces lignes, nous serons sans doute déjà fixés sur la fin des 1.000 milles. Le vainqueur sera probablement déjà arrivé au but du voyage et aura touché les 250.000 fr. du prix. Quel sera-t-il ? Il serait imprudent à l'heure actuelle d'établir de savants pronostics, puisque lorsque vous lirez cet article vous saurez le nom du triomphateur. Si je me trompais dans mes prévisions, ce serait avec raison que vous pourriez me tourner en ridicule.

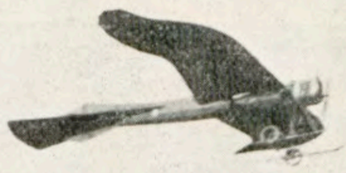
Quoi qu'il en soit, j'ai le ferme espoir que la France trouvera, là encore, une occasion de remporter une nouvelle victoire. Mais, à en juger par la valeur de quelques-uns des pilotes anglais, il est probable que d'ici peu nous risquerons fort d'être battus par nos voisins.

Le réglement de l'épreuve semble un peu injuste. Etant donné le travail exigé, il aurait été plus équitable de rétribuer aussi les efforts



G. Hamel.

Le jeune pilote s'est classé premier des aviateurs anglais au cours de l'étape Brooklands-Hendon et troisième du classement, à moins de deux minutes de Védrines. Dct. tech.: monoplan Blériot.



L'arrivée de Cody à Hendon.

Cody, le vétéran de l'aviation se classait 2e des biplans derrière celui de Blanchet et 8e de l'étape.

E. Audemars.

Le virtuose de l'air prenait la 7e place dans l'étape Brooklands-Hendon et était vivement acclamé pour sa témérité.

L'arrivée de Howard Pixton.

Howard Pixton, 5e des Anglais, termine 9e la première étape en 27 m. 52 s. 3/5 pour les 30 kilomètres du parcours.

L'arrivée du lieutenant Bier.

Le lieutenant autrichien Bier effectue le parcours avec un passager et se classe 14e de la première section.

de ceux qui termineront derrière le triomphateur, le seul admis à passer à la caisse.

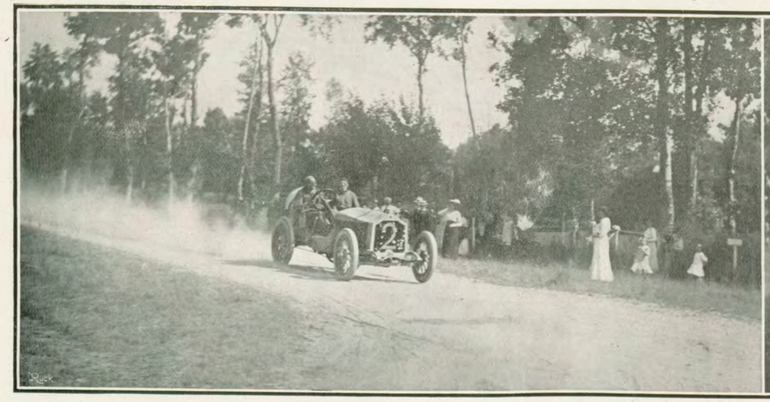
Tel qu'il est conçu, dès que l'heureux mortel aura franchi la ligne ultime, tous les autres n'auront plus qu'à atterrir, à démonter leurs engins et à attendre les mécaniciens pour les faire emballer. Lorsqu'un homme aura une notable avance sur les suivants, ceux qui n'auront plus la moindre chance de finir en tête feront mieux d'abandonner.

Enfin, peut-être était-il inutile de faire une première et une dernière étape aussi exagérément minimes. A part l'intérêt de publicité, je ne vois pas l'avantage qui pouvait en résulter au point de vue du sport. C'était exiger des pilotes, tous désireux d'en finir, des retards absolument inutiles. Oui, mais les habitants de Londres auront pu ainsi se rendre à Hendon pour admirer les aviateurs. Il est à souhaiter que depuis le Circuit Européen, ils aient appris à connaître l'aviation et à se rendre compte que ces engins extraordinaires étaient capables de grandes choses. L'abondance des pilotes d'Angleterre leur a sans doute fait changer les idées et ce n'est pas au milieu d'un désert que les aviateurs auront atterri, comme ils le firent, à leur stupéfaction, à Hendon et à Douvres, lors de l'épreuve du *Journal*.

Dans tous les cas, félicitons notre confrère anglais, le *Daily Mail* qui a tant fait jusqu'ici pour l'aviation. C'est lui, qui aux premiers cris de l'aviation, offrit le prix de 250.000 francs de Londres-Manchester, qui donna lieu à un beau match entre le français Louis Paulhan, et son infortuné rival Grahame White, c'est lui encore qui a donné les 10.000 livres sterling pour le tour d'Angleterre et d'Ecosse. Ce sont là des encouragements qui font plus pour un sport que bien des discours.

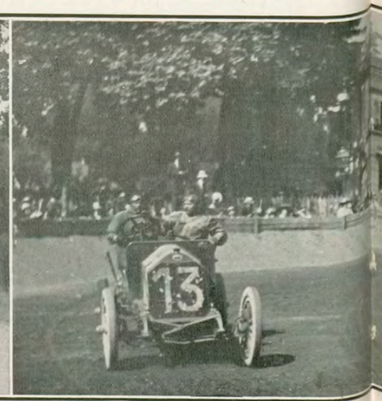
JACQUES MORTANE.

QUELQUES VIRAGES AU GRAND PRIX DE FRANCE



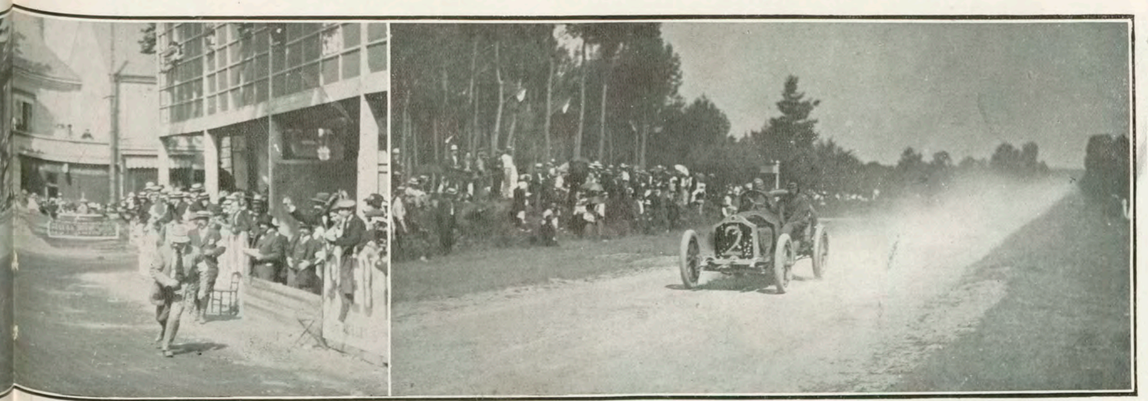
Fournier vire à Ruaudin.

Fournier tint la tête pendant deux tours, marchant avec une régularité remarquable jusqu'à son accident. Détail technique : Carburateur Zénith.



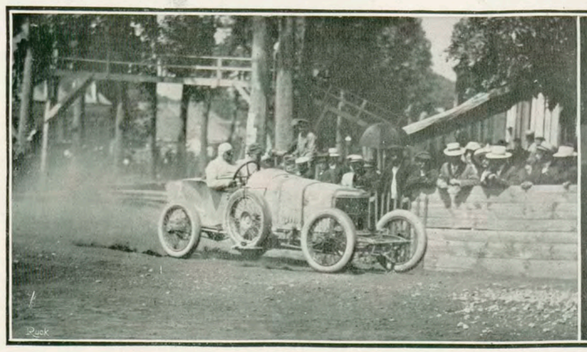
L'arrivée du vainqueur Hémery.

Sur sa voiture de série 130/190, Hémery termina seul, ayant couvert les douze tours du Circuit : 648 kilomètres en 7 h. 6 m. 30 secondes. Détail technique : Pneumatiques Michelin.



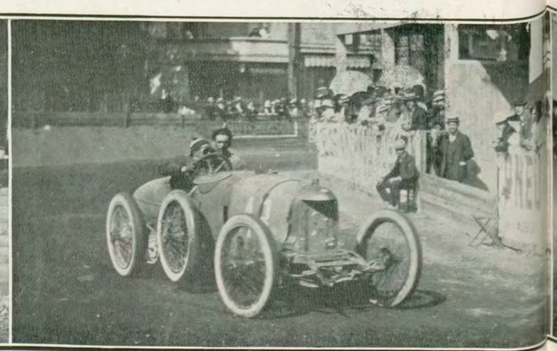
Le dernier passage de Fournier.

Cette photo a été prise au dernier passage de Fournier aux Hunaudières. Au tour suivant, il se tuait 200 mètres en avant, à l'endroit indiqué par une +



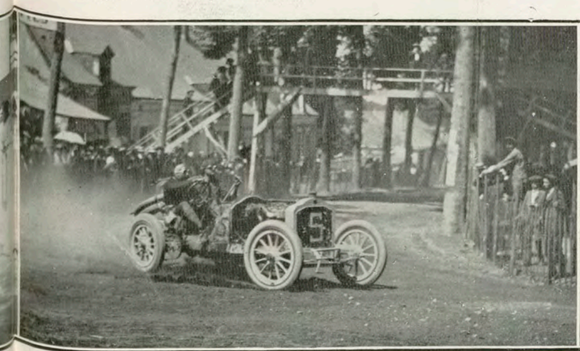
Barriaux à Ecommoy.

Parti très bien, Barriaux fut arrêté au septième tour par un grippage du moteur. Détail technique : pneus Continental 3 nervures.



Gabriel achève son neuvième tour.

Gabriel fit certains tours très vite. Malheureusement, il fut arrêté par des pannes de magnéto et ne put terminer. Détail technique : pneus Continental 3 nervures.

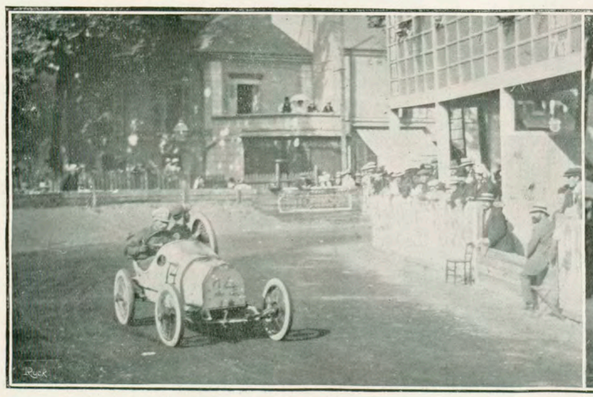


Duray à Ecommoy.

Sur la vieille voiture que menait Gabriel au Circuit de la Sarthe 1906, l'excellent conducteur fit un très beau début de course. Détail technique : pneus Michelin.

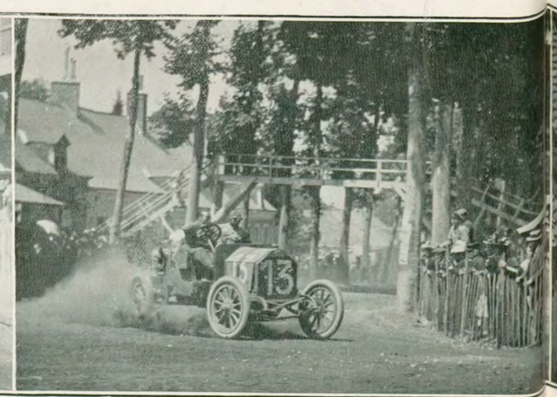
Leduc passe aux tribunes.

Pour la première fois, un moteur à deux temps prend la première place dans une grande épreuve. Détail technique : pneus Continental 3 nervures.



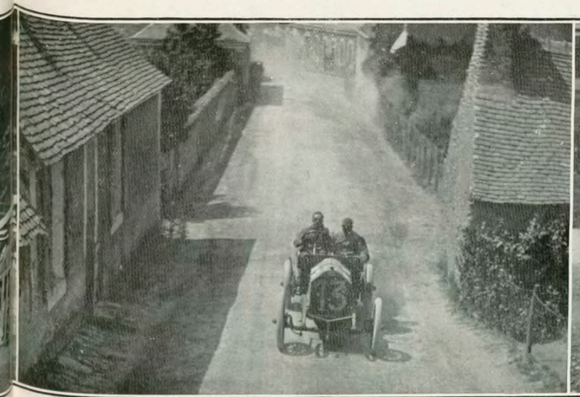
Friederich achève son dernier tour.

Avec son moteur de sept chevaux, la minuscule voiture se classe seconde à 78 de moyenne. Dét. techn. : voiture Bugatti, pneus Continental, carburateur Zénith.



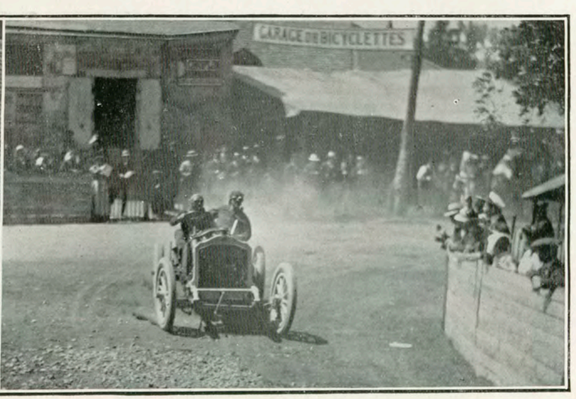
Hémery vire à Ecommoy.

Ce qu'il y a de remarquable, c'est qu'à partir du quatrième tour, Hémery marcha avec sa quatrième bloquée, ce qui rendait les reprises difficiles.



Hémery traverse Ecommoy.

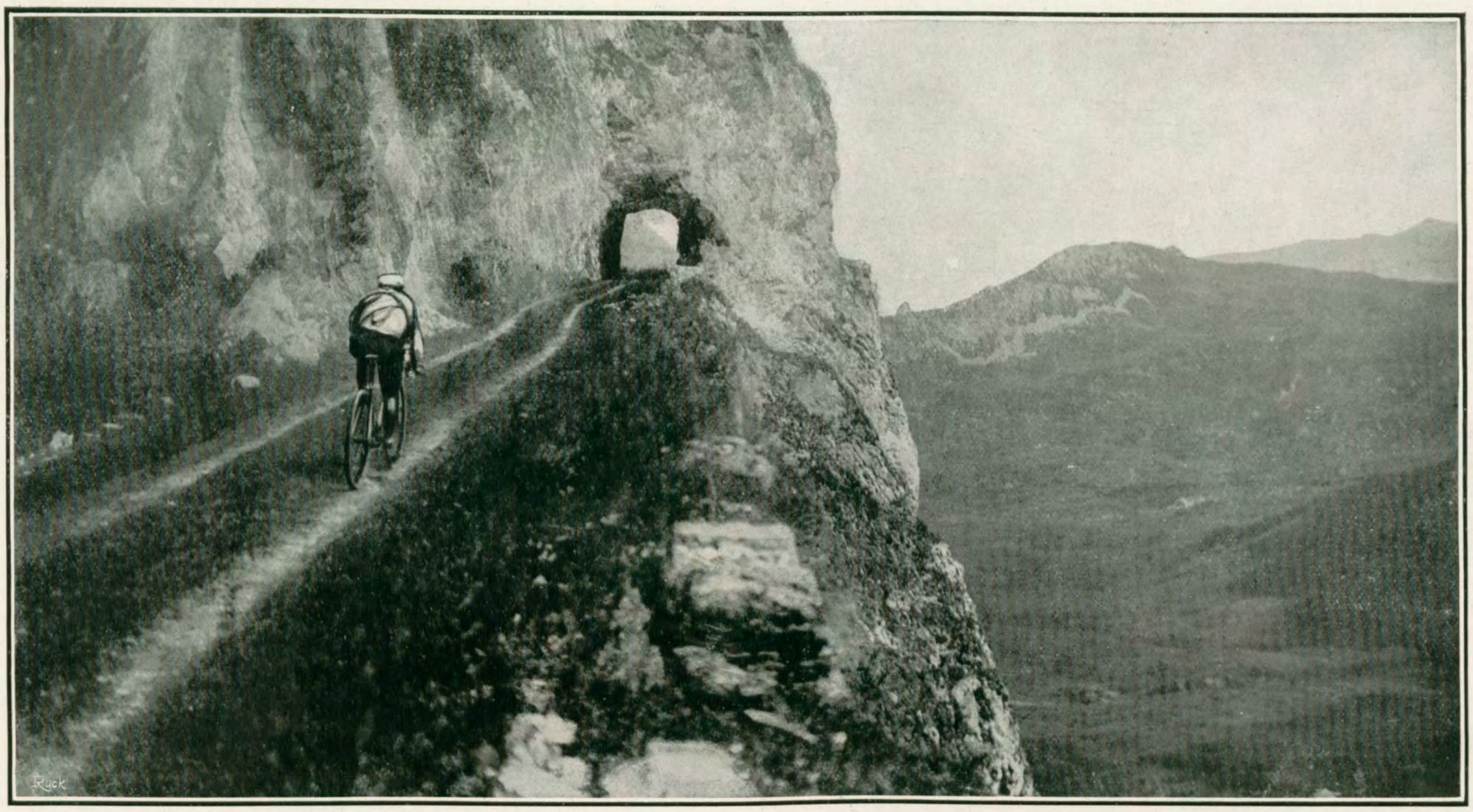
L'aspect général de la voiture, vue de face, montre bien qu'il s'agit d'une voiture de touriste avec son châssis surélevé. Détail technique : pneus Michelin.



Duray à Ecommoy.

Après avoir très bien marché, Duray fut victime d'une rupture de tournevis, accident fort explicable sur une voiture de cinq ans. Détail techn. : pneus Michelin.

LE TOUR DE FRANCE



Garrigou dans les lacets du col d'Aubisque.

Garrigou, suivant le célèbre exemple de Petit-Breton, ne cherche plus à se donner complètement pour remporter l'étape. Il se contente de ne pas perdre de points pour conserver la première place du classement général. Bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.

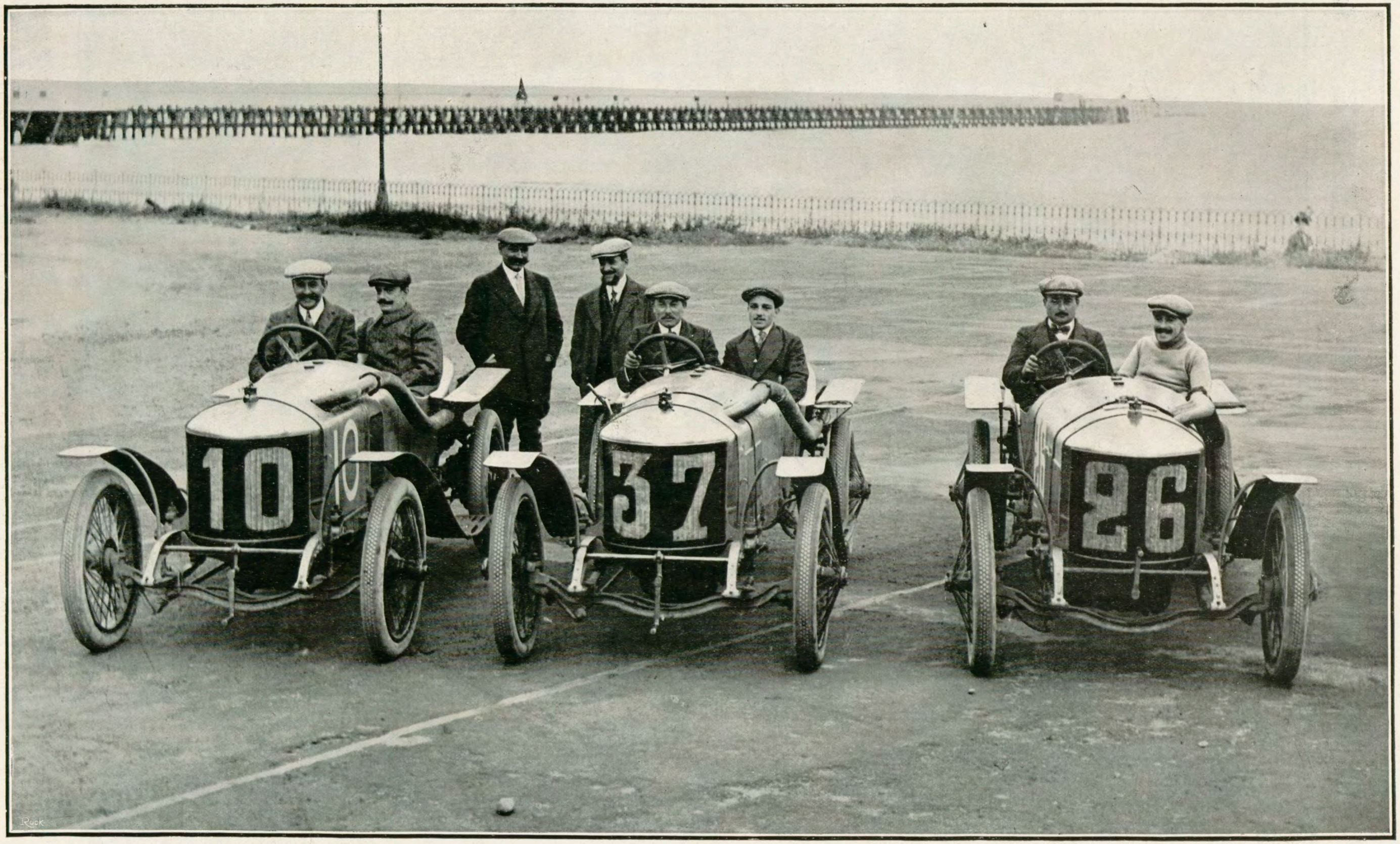
Le Tour de France, organisé par notre excellent confrère l'*Auto*, se poursuit avec le plus grand succès. Cette année, plus encore que les précédentes, la lutte se poursuit avec acharnement entre les cracks des diverses maisons. Garrigou a réussi à acquérir une avance considérable qu'il s'emploie à ne pas perdre, tout en essayant de ne pas la risquer dans un effort considérable. Il ne cherche pas à finir premier, mais simplement à suivre avec soin le peloton de tête. Une seule fois jusqu'à la Rochelle, il avait remporté la victoire : car dans les autres étapes, il se contentait de ne jamais finir plus loin que cinquième. Duboc s'est mis à sa poursuite, réussissant à s'assurer à quatre reprises la victoire, mais il a de nombreux points de retard et ne semble pas devoir inquiéter le leader jusqu'à Paris. Quant à Georget, un accident stupide lui a fait perdre 33 points. Une motocyclette le fit tomber, alors qu'il menait avec ardeur. Depuis, il a accompli prouesses sur prouesses. François Faber, malgré trois places de premier, ne fut pas heureux en diverses circonstances. Tour à tour vainqueur dans une étape, bon dernier dans la suivante, il abandonne dans La Rochelle-Brest. J. B.

La défaillance de Duboc. Plaques Jougla.

Le pauvre Duboc, après avoir mené et lâché tous ses adversaires au début de l'étape Luchon-Bayonne, se voit terrassé au col d'Aubisque, par la diarrhée et les vomissements. Il reste une heure et quart avant de repartir, n'y parvenant que, grâce à un courage surhumain. Il finit 21e de l'étape et, deux jours après remis de son indisposition, gagne la suivante. Bicyclette La Française-Diamant, pneumatiques Dunlop.

La Vie au Grand Air

LES LAURÉATS DU GRAND PRIX DES VOITURES LÉGÈRES



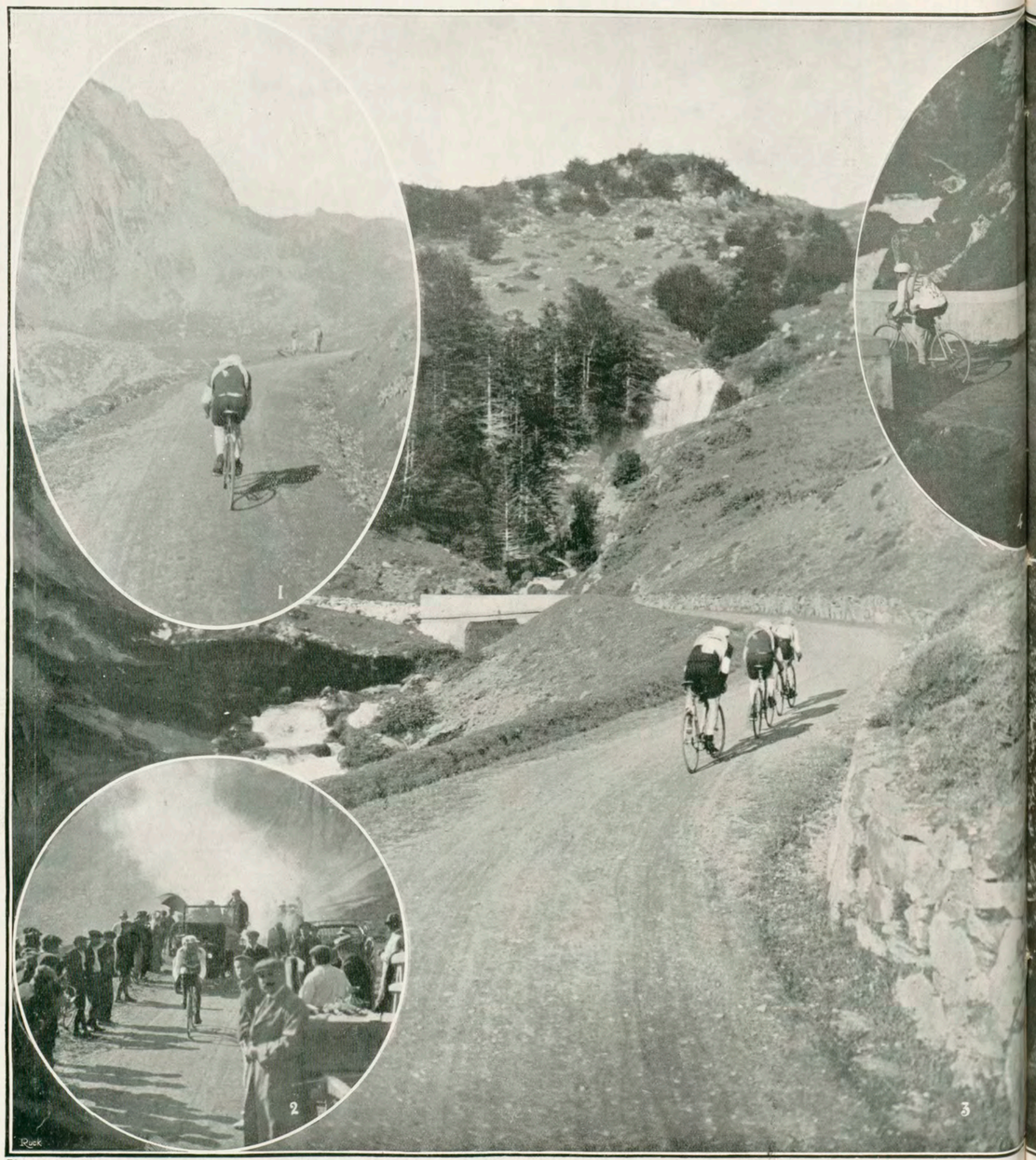
Bablot Thomas Guyot

L'ÉQUIPE DELAGE, GAGNANTE DE LA COUPE DE RÉGULARITÉ, A BOULOGNE-SUR-MER

On se souvient du succès triomphal remporté par l'équipe des Delage au Grand Prix des Voitures légères sur le Circuit de Boulogne. Il est bon de rappeler que ce parcours qui comportait une multitude de virages et de passages difficiles, était beaucoup plus dur que celui de la Sarthe. Aussi, doit-on admirer la moyenne obtenue par le vainqueur, Bablot, qui parvint à faire 88 kilom. 750 à l'heure, avec une 4-cylindres commerciale de 80/150 pesant 1.400 kilos en ordre de marche. Ce qui doit être remarqué c'est que, pour les 625 kilomètres du parcours, Bablot, 1er. fit une moyenne de 88 kilom. 750, alors que ses deux camarades d'équipe, Thomas, 3e et Guyot, 4e, atteignaient celui-là 88 kilom. 485, celui-ci 88 kilom. 450. Le premier était séparé du quatrième par 2 m. 37 s.

LES DIFFICULTÉS DE L'ÉTAPE LUCHON-BAYONNE DU TOUR DE FRANCE

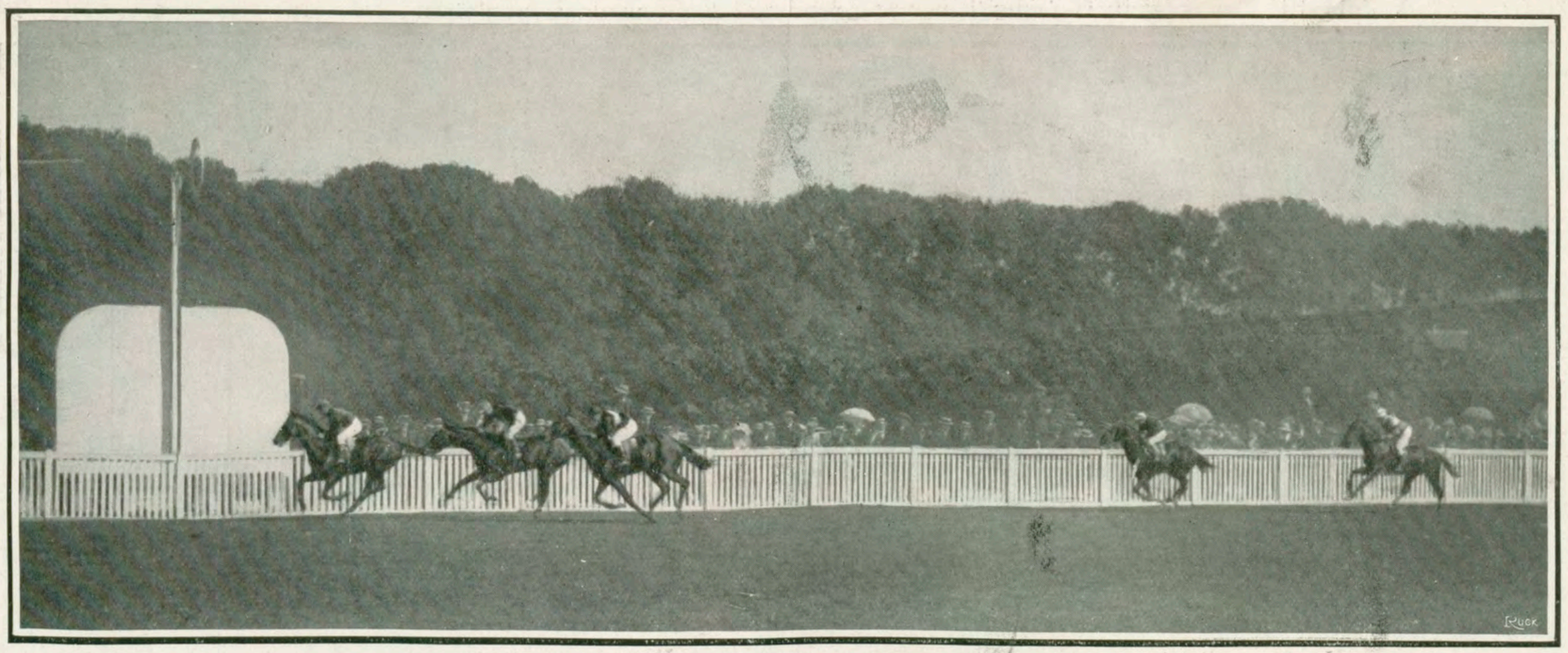
Photographies de notre envoyé spécial.



Plaques Lumière.

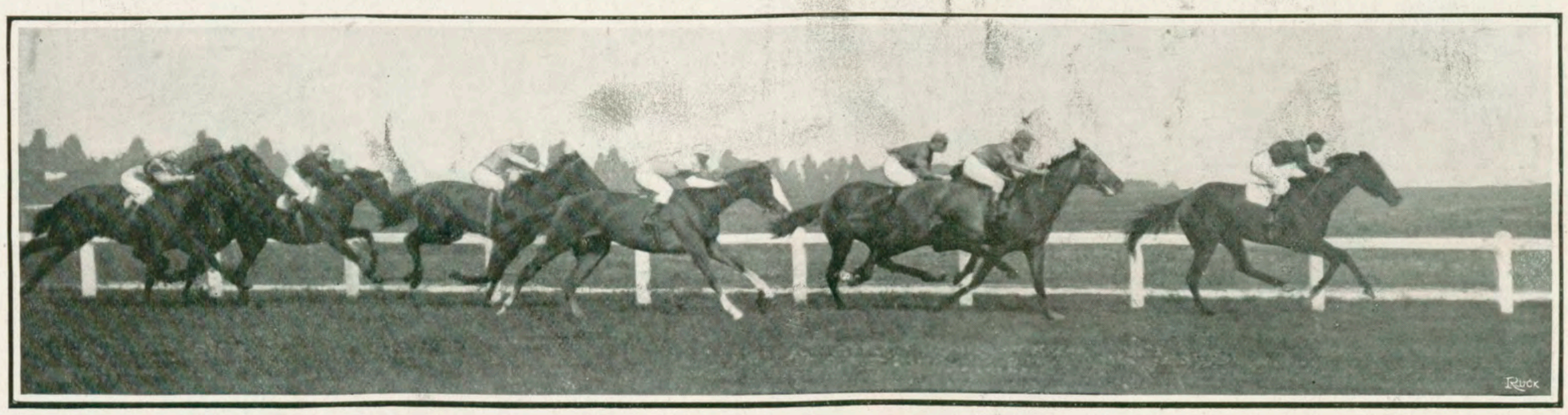
1. Emile Georget au Tourmalet : Emile Georget suit de très près Duboc. Ils ont réussi à lâcher tous leurs concurrents dans la montée du Tourmalet. — 2. Duboc, dans la suivante, gagnant ainsi sa troisième étape (Bicyclette La Française-Diamant, pneus Dunlop). *— 3. Duboc, Emile Georget et Ernest Paul à la cascade. Ernest Paul et prnedre la tête d'irrésistible façon* (Bicyclette Alcyon, pneus Dunlop). *— 5. Brocco dans la descente du Tourmalet : pour prouver ce dont Garrigou continuant sa course régulière prend la seconde place et conserve la première du classement général* (Bicyclette Alcyon, pneus Dunlop). *— 4. Brocco et Garrigou à la cascade du Tourmalet : Brocco va passer Garrigou, rejoindre Duboc au sommet du Tourmalet : le brillant coureur qui ne dut qu'à une indisposition de ne pas triompher dans l'étape Luchon-Bayonne, prit sa revanche du Grippe dans le Tourmalet. Ernest Paul va bientôt être lâché. — était capable, malgré sa mise hors de course. Brocco remporte l'étape avec 34 minutes d'avance sur le second, Garrigou. — 6. Garrigou dans la côte d'Ochtquis : 7. Georget au sommet du Tourmalet : Georget se classera troisième de l'étape* (Bicyclette La Française-Diamant, pneus Dunlop).

LES COURSES DE LA SEMAINE



Le Prix Punta-Gorda (2.000 mètres, 10.000 francs). — Maisons-Laffitte, 20 juillet.

Dans la ligne droite, Frère de Roi se détachait et l'emportait de trois quarts de longueur sur Favonio. Montry était troisième à une demi-longueur, devant Bobo II. Les deux concurrents les plus appuyés étaient Valemont et Messidor III qui bénéficiaient d'un poids favorable. Ni l'un ni l'autre ne furent un moment dans la course.



Le Prix du Trocadéro (1.600 mètres, 20.000 francs). — Saint-Cloud, 23 juillet.

Gobette menait devant Kildare II et Granite. A l'entrée de la ligne droite, Kildare II lâchait et Granite se rapprochait de Gobette qu'il rejoignait à la distance. Yvette et la Bohême venaient prendre les places d'honneur derrière Granite. Brume, qui était partie grande favorite et Reine d'Espagne qui comptait de nombreux partisans ne donnèrent pas ce que l'on était en droit d'attendre d'eux.

Les Concours de la *Vie au Grand Air*

RÉSULTATS DU Ve CONCOURS : LE CIRCUIT EUROPÉEN

Nous publions ci-dessous le résultat du cinquième concours de la *Vie au Grand Air* relatif au Circuit Européen.

Il s'agissait de nous dire :

1° *Quel serait le vainqueur du Circuit Européen.*

2° *Quels seraient les aviateurs qui termineraient le parcours.*

3° *Dans quel ordre ils seraient placés.*

Nous avons reçu 7.128 réponses. La plus grande partie des lecteurs quoique donnant des solutions relativement bonnes, n'ont pas indiqué comme favori le gagnant de l'épreuve.

Les suffrages se sont répartis en majorité sur Védrine et Garros.

Voici la liste des lauréats :

1er *Prix :* M. Chauvel, percepteur à Le Sel-de-Bretagne (Ille-et-Vilaine) qui gagne 50 francs en espèces.

2e *Prix :* M. Henry Plantade, route Nationale, à Argentat (Corrèze) qui gagne 36 francs en livres de la librairie Pierre Lafitte.

3e *Prix :* M. Alain Cathelineau, 2, avenue Hoche, Paris, qui gagne 12 francs en livres de la librairie Pierre Lafitte.

4e *Prix :* M. Miquet, 15, rue Charlemagne, Paris (IVe), qui gagne 12 francs en livres de la librairie Pierre Lafitte.

5e *Prix :* M. Maurice Lematte, 32, rue d'Hauteville, Paris (Xe), qui gagne 6 francs en livres de la librairie Pierre Lafitte.

6e *Prix :* M. Ph. Buchet, rue Saint-Nicolas, Charlieu (Loire), qui gagne un volume de 3 fr. 50, librairie Pierre Lafitte.

7e *Prix :* M. Arnould Paris, à Forchier-la-Marche (Hainaut), qui gagne un volume de 3 fr. 50, librairie Pierre Lafitte.

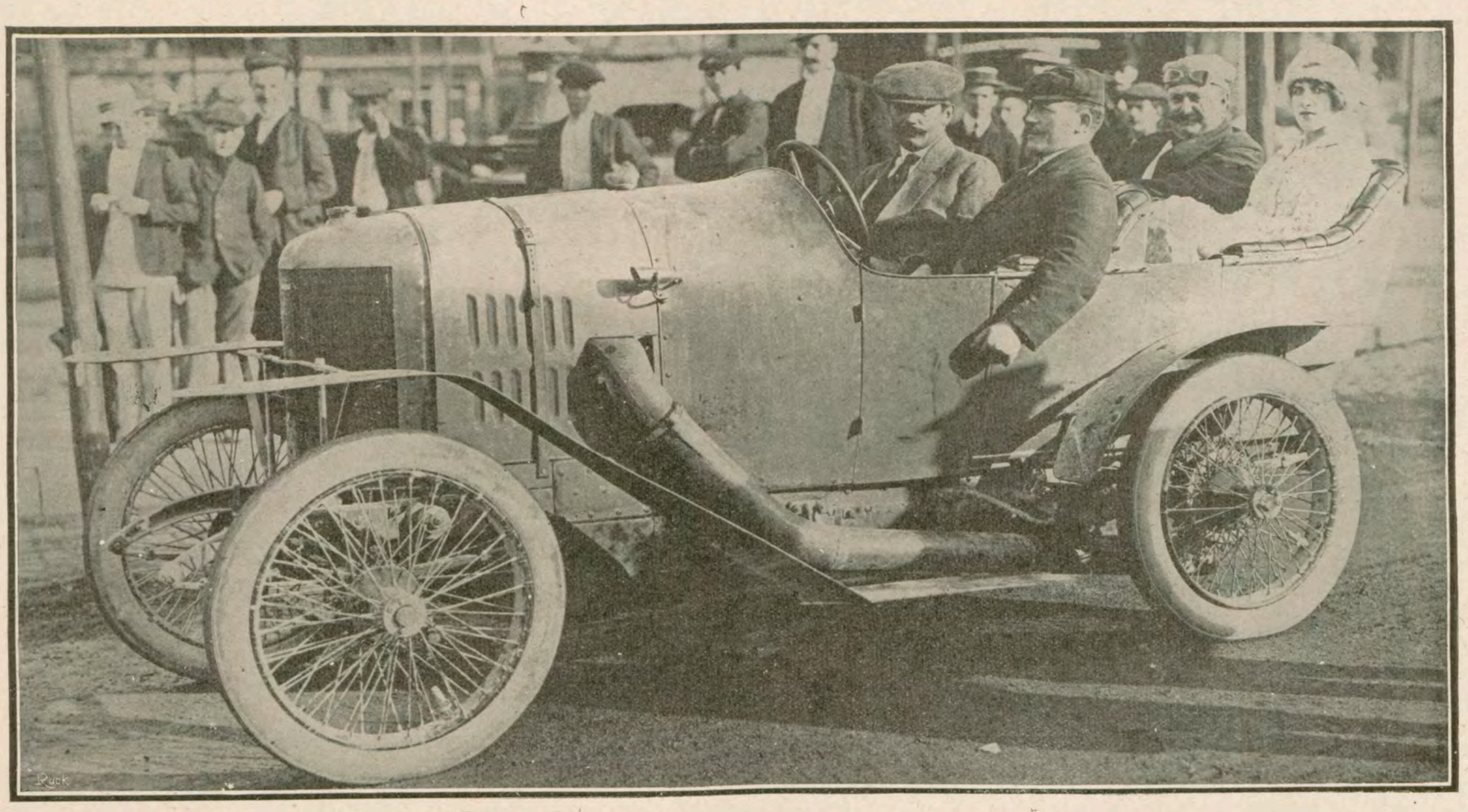
8e *Prix :* M. Ganne, à Combrie (Maine-et-Loire), qui gagne un volume de 3 fr. 50, librairie Pierre Lafitte.

9e *Prix :* M. Edouard Mongiols, 8, rue de la Croix-d'Or, à Montpellier, qui gagne un volume de 3 fr. 50, librairie Pierre Lafitte.

10e *Prix :* M. Evariste de Bruyn, 28, rue des Menapiens, Bruxelles qui gagne un volume de 3 fr. 50, librairie Pierre Lafitte.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. — *Le Gérant :* Charles Guyot.

PEUGEOT AU MEETING DE BOULOGNE



Boillot sur sa voiturette Lion-Peugeot, de tourisme

avec laquelle il a gagné au meeting de Boulogne la coupe Franchomme et la coupe de Caraman-Chimay qui, de ce fait, rentrent en France.

Notes financières

La production de la Société pétrolifère roumaine l'*Astra Romana* dont nous avons à plusieurs reprises entretenu nos lecteurs, se développe régulièrement. Pendant la période de quinze mois envisagée par le bilan présenté à la dernière Assemblée, la production avait été de 23.000 tonnes par mois. Depuis le 1er janvier jusqu'à la fin de mai, la moyenne représente 28.350 tonnes mensuelles environ. Actuellement, les chiffres, s'élèvent davantage encore. La production de juin a atteint 52.000 tonnes. Les deux semaines allant du 25 juin au 8 juillet ont donné 28.760 tonnes, et qui représente une moyenne de plus de 205 tonnes par jour.

Un incendie s'est déclaré sur un nouveau sondage à Bana. Ce sinistre n'influe naturellement en rien sur la production, puisqu'il s'agit, comme nous le disons, d'un forage tout récent. Les conditions dans lesquelles le feu a éclaté montrent que toutes les précautions avaient été prises par la Compagnie l'*Astra Romana*, et que l'incendie a eu pour cause l'imprudence d'une Compagnie voisine. Le 10 juillet, à 11 heures du soir, une sonde atteignait la couche pétrolifère à 242 mètres. Aussitôt frappée, elle manifesta un caractère éruptif, et les gaz s'en échappèrent en abondance. Immédiatement, l'ingénieur fit prévenir par courriers spéciaux les entreprises avoisinantes d'éteindre d'urgence leurs feux. On ne sait encore pour qu'elle cause l'une d'elles, l'*Anglo Moreni Oil C°* ne déféra pas à l'invitation et laissa sa forge allumée, de telle sorte que les gaz de la sonde, d'où sortaient en même temps des éruptions extraordinairement puissantes, ont pris feu. Les flammes montent à plus de cent mètres, et il a fallu imaginer des dispositifs spéciaux pour avoir raison de cet incendie qui développait une chaleur telle qu'on ne pouvait approcher à moins de 50 mètres. A l'heure où nous écrivons, le feu n'est pas encore éteint, mais il est probable qu'il le sera à très bref délai. On attend, en effet, d'une minute à l'autre, la dépêche qui doit annoncer qu'on est maître du fléau.

Les hommes du métier qui assistent à cet embrasement gigantesque, et qui sont habitués à ces accidents, relativement fréquents dans les exploitations pétrolifères, disent que d'après la force des éruptions, la production de la sonde enflammée doit être énorme. Le seul bon côté de ce déplorable accident, c'est qu'il permet de voir combien les explorations nouvelles de l'Astra Romana sont couronnées de succès.

Les nouveaux troubles qui ont éclaté à Haïti montrent combien était sage la combinaison qui chargeait exclusivement du service de l'Emprunt la *Banque Nationale de la République d'Haïti* et qui mettait dans ce but à la disposition de cet établissement, — qui assume tout le service de trésorerie de l'Etat Haïtien, — des droits de douane bien définis : on se rappelle, en effet, que l'Emprunt est garanti :

1° Par le produit annuel d'un droit de 1 dollar or américain par 100 livres de café exporté, droit qui représente, d'après les exportations des dix dernières années, 563 785 dollars or américain par an;

2° Par la surtaxe spéciale de 15 0/0 or américain à l'importation, créée par la loi du 20 août 1909, et évaluée à 352.700 dollars annuels, soit au total par 916.485 dollars ou 4.729 000 francs environ, alors que l'annuité nécessaire à l'emprunt, intérêts et amortissement, n'est que de 3.600.000 francs environ.

Grâce à cette situation particulière, les cours des obligations de l'*Emprunt 5 0/0 or 1910 de la République d'Haïti* n'ont subi que dans une mesure relativement faible le contrecoup des événements dont le pays est le théâtre. Au surplus, il est fortement question d'une intervention américaine qui, très probablement, aurait vite fait de mettre fin aux désordres.

Dans nos *Notes Financières* du 3 octobre dernier, nous avons parlé de la *Banque Hypothécaire Franco-Argentine*, et les indications que nous donnions sur cette excellente valeur se terminaient ainsi : « Bien qu'on ne connaisse pas encore les résultats du dernier exercice clos le 30 juin, tout porte à croire qu'ils seront encore plus satisfaisants, et permettraient d'augmenter le dividende. »

Les prévisions que nous formulions à cette époque se sont, on le sait, réalisées de point en point. L'année précédente, la *Banque Hypothécaire Franco-Argentine* avait donné 8 0/0 du capital versé et reporté à nouveau 790.384 fr.

L'an dernier, son capital a été porté de 25 à 50 millions soit de 5.250.000 francs à 12.500.000 francs, capital versé. Or, le dividende, malgré cette augmentation, a été de 9 0/0 du capital versé, supérieur de 1 0/0 à celui de l'exercice précédent. Et le report à nouveau, la part faite à la réserve légale, est de 1.001.358 francs, soit environ 8 0/0 du capital versé.

Ainsi, dès la première année, le dédoublement du capital a eu pour effet de porter le bénéfice à distribuer à plus du double, tout en conservant une somme supérieure de 25 0/0 au report de l'exercice précédent.

Nous sommes heureux de constater aujourd'hui que l'activité de la Banque Hypothécaire Franco-Argentine ne s'est pas démentie, et que son mouvement d'affaires a été tel, que, si nos renseignements sont exacts, il permettrait d'envisager une nouvelle augmentation du dividende.

Notons que, lorsque nous avons parlé pour la première fois des actions de la *Banque Hypothécaire Franco-Argentine*, elles valaient environ 640 francs, et qu'elles s'inscrivent aujourd'hui à 665 francs. Il est évident, au surplus, que cet établissement est destiné à se voir développer d'une façon continue ses opérations, par suite de la mise en valeur progressive des immenses régions cultivables de la République Argentine.

L'*Emprunt intérieur 4 1/2 0/0 or de la République Argentine* est, depuis son inscription à la cote officielle du Marché de Paris, l'objet d'achats très nombreux et très suivis. La faveur publique s'est tout à fait portée sur cet excellent titre. Nous l'avons qualifié de valeur de placement de premier ordre, et, si l'on réfléchit que ce fonds d'Etat, qui constitue une créance directe sur un pays en plein développement, rapporte plus de 4 1/2 0/0 net, on reconnaîtra que notre appréciation n'est pas exagérée.

G.-E. JANIN.

Notes Financières, 11, boul. des Italiens, Paris.

P. S. — Quelques-uns de nos lecteurs nous demandent des indications sans donner leur nom et leur adresse. L'espace restreint dont nous disposons ne nous permet pas de leur répondre par la voie du journal. Nous serons toujours heureux de leur donner les renseignements qui les intéressent, mais par lettre.

ROMANS A 3f,50

NOUVEAUTÉS

Les Aventures extraordinaires d'Arsène Lupin	
Maurice Leblanc	*Arsène Lupin, gentleman-cambrioleur.*
	Arsène Lupin contre Herlock Sholmès.
	L'Aiguille Creuse.
	813, Suite des Aventures d'Arsène Lupin.
Maurice Leblanc ..	**La Frontière.**
G. Leroux.	**Les Aventures extraordinaires de Joseph Rouletabille, Reporter**
	Le Mystère de la Chambre Jaune
	Le Parfum de la Dame en noir
	Le Fantôme de l'Opéra.
	Le Fauteuil hanté.
J. Claretie.	**L'Obsession.**
H. Lavedan..	**Mon Filleul.**
Alfred Ollivant . ..	**Bob, fils de Bataille.**
Albert Boissière ..	**L'Homme sans Figure.**
—	**Un Crime a été commis.**
—	**Z... le Tueur à la Corde.**
Tristan Bernard ..	**Auteurs, Acteurs, Spectateurs.**
J. Joseph-Renaud..	**L'Enlizé du Mont St-Michel.**
—	**Un Amateur de Mystères.**
Pierre Decourcelle.	**Sherlock Holmès.**
P. B. Gheusi.	**Les Pirates de l'Opéra.**
Roy Norton..	**Les Flottes Evanouies.**
Golsworthy..	**Un Cri dans la Nuit.**
—	**Les Mains dans les Ténèbres.**
XXX	**Cahiers d'une Reine d'aujourd'hui.**
Vaucaire et Luguet	**Jaune et Blanche.**
—	**Une Vraie Jeune Fille.**
Storer Clouston. ..	**Le Fou en Liberté.**
Marcel Boulenger..	**Le Pavé du Roi.**
Henry Lapauze. ..	**Le Roman d'Amour de M. Ingres.**
Somerset Maughan	**L'Explorateur.**
Guy de Téramond.	**Maisons de Science.**
Edmond Jaloux. ..	**L'Eventail de Crêpe.**
Georges Dombres..	**L'Enigme de la Rue Cassini.**
Camille Lemonnier	**La Chanson du Carillon.**
Daniel Lesueur . ..	**Une Ame de Vingt Ans.**

Chacun de ces volumes est expédié franco contre envoi d'un mandat de 3 fr. 50.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS, 90, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

LE VÉRITABLE CODE DES SPORTSMEN

LE VOLUME :

Broché.	**6** fr.
Cartonné.	**7** fr.
Reliure souple. . . .	**10** fr.
Édition de Luxe . .	**20** fr.

DANS CHAQUE VOLUME :

350 pages de texte

et 48 pages d'illlustrations photographiques hors-texte

VIENT DE PARAITRE : **LE GOLF,** par ARNAUD MASSY, Champion du Monde (1907)

avec adaptations des principales théories anglaises, tirées notamment des ouvrages de J. Braid et H. Vardon. Préface de M. Pierre Deschamps, président du " Golf de Paris " (La Boulie).

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS, 90, AVENUE DES CHAMPS-ELYSÉES, PARIS